

# Considerazioni geografiche sul reticolo viario minore, in altitudine, nel settore di prealpi lombarde compreso tra la Val d'Intelvi e la Valsassina

PROF. FILIPPO GUIDO AGOSTINI

*Dell'Istituto di Scienze Geografiche  
dell'Università di Parma e Sezione di Cremona*

Si espongono qui in sintesi alcuni aspetti delle risultanze di un'indagine compiuta sul reticolo viario « minore » del settore di rilievi prealpini compreso tra il confine elvetico (Canton Ticino) con la Val d'Intelvi a occidente, ed il limite tra la Valsassina e la Bergamasca (1) a oriente.

Dal punto di vista geografico in senso lato, il territorio preso in esame si ripartisce in tre settori nettamente distinti, determinati dalla vistosa presenza dei due rami meridionali del Lago di Como.

Il più occidentale di essi si riferisce al sistema di rilievi che contornano la Val d'Intelvi, compreso tra il Lario, il solco Menaggio-Porlezza-Ceresio, ed il confine elvetico. L'idrografia di superficie vi è principalmente rappresentata da due omonimi corsi d'acqua — Telo di Argegno e Telo di Osteno o Oriolo — nonché dalle porzioni più alte delle Valli del Breggia (o Brengia) e Mara.

Lo sviluppo e l'articolarsi dei tracciati rotabili in altitudine su quest'area, appaiono subito notevoli: l'intero massiccio del Monte Calbiga (1.698 m) e del Monte di Tremezzo (1.700 m) — che di essa occupa la porzione nord-orientale — è dotato di percorsi stradali di tal genere, i quali si innalzano spesso fin sulle più alte vette e dorsali, raccordando nel contempo gli abitati di Pigra e di Ponna in versanti diversi (senza presentare tuttavia un effettivo interesse pratico di collegamento per gli abitanti locali); traggono origine dal sistema di comunicazioni realizzato nell'ambito delle opere militari risalenti al primo conflitto mondiale. Sono tutt'ora in parte agibili a fini turistici e di alpeggio, e non vi si sono rilevati al momento di questa ricerca importanti sintomi di « lottizzazioni », o di edificazioni del ben noto genere « villette », o comunque « seconde case » magari in condomini, ecc.

---

(1) Incluso un settore dell'alta Val Taleggio: Val Bordesiglio.

Più ad ovest, considerazioni analoghe possono essere svolte — in dimensioni più ridotte — per il versante meridionale del Monte Pinzone (1.175 m), mentre dall'abitato di Lanzo d'Intelvi si innalza la strada della Sighignola che, per il particolare interesse panoramico della sommità raggiunta (1.302 m) dalla quale prende nome, non solo ha indotto qualche « sviluppo » nelle proprie adiacenze, ma addirittura la costruzione di una funivia di raccordo con Campione d'Italia (il noto « exclave » italiano in territorio elvetico) (2).

Verso meridione, a parte il tracciato che si porta alla « bocchetta » di Orimento (1.275 m), particolare risalto presenta lo sviluppo edilizio a monte di Casasco d'Intelvi, sul versante orientale del Monte della Croce (1.491 m), in connessione ai « miglioramenti » di recente eseguiti sulle rotabili che già ne risalivano i pendii, determinando in tal modo una marcata modificazione del paesaggio e dell'utilizzazione del territorio ad esso inerente, anche con l'installazione di impianti ricettivi e di risalita a fini sciistici.

Ma un intervento che appare tra i più « pesanti » — e a volte rovinoso — è quello di non molti anni or sono, consistente in un impegnativo sbancamento del fianco montuoso della Costa del Visighera, con avvio da una diramazione verso sud della strada provinciale di Erbonne per risalire con vistosi tornanti al Passo Bonello (1.100 m), arrestandosi con ampio fronte a poca distanza dal confine elvetico (oltre il quale si trova una casermetta delle guardie di frontiera svizzere, al momento dei sopralluoghi disabitata); la località corrispondente sul versante ticinese è pure raggiunta da una rotabile proveniente dalla Val di Muggio, ma con caratteristiche che appaiono invece proporzionate al suo utilizzo locale, interessando un edificio abitato in località Erbonelle ed il pascolo adiacente al valico. Viceversa, la massiccia opera menzionata per il versante italiano — con supposti fini viabilistici di valico internazionale — presenta un tracciato con grandi irregolarità e contrasti di ampiezza, variando questa da alcune decine di centimetri (appena sufficienti al passaggio pur arrischiato di un adatto mezzo fuoristrada), a diversi metri: questi divari sono in ogni caso imputabili alle modalità di realizzazione dei lavori, conseguendone un crollo disordinato di materiali con « scariche » verso valle (magari in accumulo su tratti dello stesso piano stradale), nonché franamenti del fianco montuoso inciso che lo sovrasta; vi appaiono anche visibili i solchi erosivi dovuti al ruscellamento delle acque selvagge sull'assieme del terreno smosso.

---

(2) Iniziata e per ora incompiuta per difficoltà finanziarie che tuttavia, di recente, sembrano in corso di superamento.

Nella restante porzione dei rilievi vallintelvesi, un sistema di rotabili minori giunge fin sotto la vetta del Sasso Gordona (in località Prabello a 1.135 m), alle « Crocette » (o Colma di Schignano, a 1.135 m), mentre solo più recentemente e a fatica si sta realizzando un soddisfacente collegamento viario con le frazioni « alte » abitate in permanenza del Comune di Schignano (ad esempio Almanno). Il raccordo lungo la dorsale che digita verso meridione sino al Monte Bisbino è a sua volta percorribile solo a mezzi « fuori-strada » tra le Crocette e i « monti » di Binate; da quest'ultima località, o meglio dall'Alpe di San Bernardo, il tracciato diventa più agibile e mostra diramazioni che raggiungono lateralmente « villette » di recente costruzione.

L'altra porzione delle Prealpi Comasche che qui si considera, è quella costituita dal cosiddetto « Triangolo » o « Trapezio Lariano », innalzantesi principalmente nei gruppi montuosi del Monte San Primo, del Palanzone, del Bolettone, del Monte Rai-Corni di Canzo; l'idrografia di superficie vi fa capo ai corsi dell'alto Lambro nella Vallassina, del Perlo nella valle omonima a settentrione, e ad altri minori, mentre vi figurano le caratteristiche aree carsiche endoreiche del Pian del Tivano e del Piano di Nesso.

Anche in questo caso la dotazione di strade rotabili in altitudine, correlata alla morfologia accogliente del rilievo, appare ricca e realizzata da tempo per quanto concerne le attività tradizionali (« carrarecce » per carri e trattori), più recente ed a volte improvvisata per quelle turistiche. Alcuni dei « nuovi » tracciati rotabili si distinguono tuttavia per il loro esplicito carattere di « servizio » ad aree di edificazione connessa appunto al turismo, come quello che dalla Valbrona sale sui fianchi settentrionali dei Corni di Canzo (1.373 m) ed è sbarrato al pubblico ad una certa altezza, e l'altro che dal Pian del Tivano si innalza sul Dosso al Valente (1.076 m).

Tra i molti altri, due sono tuttavia gli esempi che spiccano in contrasto anche tra di loro: l'uno è costituito da una « variante » al ben noto « muro di Sormano », ed è opera questa che nel suo assieme può ritenersi abbastanza valida; l'altro invece prende l'avvio proprio dalla Colma del Piano (o Colma di Sormano, 1.120 m) — raggiunta dal « muro » e dalla sua « variante » —, percorre verso nord i fianchi e le dorsali dei rilievi facenti capo alla Colma del Bosco (1.300 m) con frequenti tratti di falso-piano sino all'Alpe Spessola (1.237 m) — ed è fin qui relativamente agibile —, per poi salire all'Alpe Terra Biotta (1.480 m) e addirittura sotto la Cima del Costone (1.586 m), una delle vette del Monte San Primo (1.687 m) il cui fianco meridionale incide con i propri tornanti lasciati per un certo periodo in abbandono e senza che si riesca ad intravedere lo scopo plausibile per il quale furono

realizzati; ora sono stati riattati, sembra, per « servizio » anti-incendio; va rilevato che anche il versante settentrionale del San Primo è « servito » alle proprie pendici da strade e tracciati che raggiungono gli stessi Alpi del Borgo (1.181 m) e delle Ville (1.121 m) e la base di impianti e piste sciistiche, ma in questo caso in modo per lo meno comprensibile.

Ancora nel « Triangolo » o « Trapezio Lariano » si può rilevare che accanto a vecchie mulattiere adattate a rotabili le quali tendono anche ad indurre evoluzioni in senso turistico (3), se ne notano altre percorribili con agili mezzi « fuori-strada » (4), mentre appare positivo il fatto che alcune amministrazioni comunali abbiano sentito l'esigenza di regolamentare la circolazione sulle proprie rotabili in altitudine con un traffico di autoveicoli e motoveicoli divenuto caotico soprattutto nei giorni festivi ed anche pericoloso (5). In proposito non si può fare a meno di ribadire la constatazione che il cosiddetto « motocross », se attuato disordinatamente su questi rilievi prealpini, può divenire assai dannoso, sia per gli stessi fondi stradali (6) — e per le mulattiere e sentieri collegati —, sia per la cotica erbosa dei tratti a pascolo adiacenti, sia per l'incolumità medesima di chi transiti a piedi nel raggio d'azione dei pur fragorosi mezzi motorizzati in questione.

Infine, la porzione più orientale delle Prealpi Comasche — di passaggio a quelle Orobiche bergamasche — presenta situazioni tra le più significative per il nostro argomento, tanto per la presenza di insediamenti tradizionali (7) di non facile accesso e raggiunti da rotabili solo in periodo relativamente recente, come per altri sorti e consolidatisi per cause essenzialmente turistiche (8).

---

(3) Così quella che da Vèleso raggiunge i Monti di Erno, 1.084 m, passando per Laorno — o Loarno — 1.075 m.

(4) Come quella che da Palanzo si porta al rifugio Palanzone del CAI, 1.275 m, o l'altra che dall'Alpe del Vicerè si porta alla Capanna Mara presso la Bocchetta di Lemna, 1.167 m.

(5) Tra le più note quelle delle « bocchette » che dalla località San Maurizio di Brunate giunge anche fino alla Capanna San Pietro presso la Bocchetta di Molina, 1.116 m, e per i « motocrossisti » anche alla citata Bocchetta di Lemna e ben oltre anche fuori dei tracciati...

(6) Quale esempio basti ricordare la rotabile che dalla località Carella di Eupilio sale al rifugio Culmen, 1.110 m, sotto la vetta del Monte Cornizzolo — su di un fianco della quale si notano le « arature » dei pneumatici con incisivi batistrada —, quindi prosegue fino alla vetta del Monte Rai per « servizio ».

(7) Quale Morterone, disposto addirittura nell'ambiente fisico della Bergamasca.

(8) Così come il vistosissimo caso dei Piani Resinelli.

L'area è caratterizzata dalla presenza del massiccio delle Grigne, con l'alta valle del Pioverna e la Val Merà digitanti in articolate diramazioni, nonché quella di Esino; da meridione la risalgono le porzioni alte, sorgentizie del Caldone e del Gerenzone.

In corrispondenza degli insediamenti turistici, i reticoli viari in altitudine tendono di regola ad infittirsi, ampliare le proprie digitazioni e risalire con grande invadenza i pendii montuosi, in connessione soprattutto al frenetico sviluppo edilizio che vi si è attuato e che sembra possa ancora giungere ad attuarvisi nonostante le non poche, ma spesso platoniche opposizioni, ed alcuni episodi di insuccessi realizzativi (9).

Altrove, l'eccezionale proliferare dell'edilizia turistica, correlata ad una ricettività pubblicizzata come pluristagionale (estiva, sciistica, venatoria, ecc.) e persino di *fine-settimana*, avendo ormai utilizzato forse all'estremo le aree ed in particolare i terrazzi più accoglienti, sembra quasi cercare pretesti per ulteriori « valorizzazioni » penetrando con la viabilità minore sul rilievo, o con il singolare motivo di favorire con questa le attività tradizionali, o di dar vita a collegamenti rotabili di realizzazione anche « forzata » attraverso direttrici non più attuali e da tempo in disuso, riproposte magari con nomi altisonanti.

Viene quasi spontaneo, per quanto sopra, di riferirsi alla cosiddetta « conca » di Barzio-Cremeno-Moggio-Cassina Valsassina-Maggio, intanto con un pur limitatissimo esempio che tuttavia può essere servito e servire a scongiurare certe « realizzazioni »: a monte del vecchio tracciato viario da Maggio alla colma di San Pietro, in località Ussola (a circa 1.100 m di quota), è apparso tempo fa il risalire « a tentacoli » di tracciati rotabili sui pendii; ciò, non parendo altrimenti spiegabile, ha fatto pensare al « lancio » di lucrose ed appetite lottizzazioni e conseguente costruzione *in loco* di « villette » o addirittura « condomini » di imprevedibile mole. Il fatto è stato esposto in una relazione per la « Fondazione per i problemi montani dell'arco alpino » resa per quanto possibile nota dallo scrivente e ripresa ora in questa sede.

Nella stessa area, e per l'altro tipo di intervento dianzi accennato, valga l'esemplare citazione della cosiddetta « Pedemontana o Prealpina Orobica » (10) che sale con tratti di più o meno intenso degrado del

---

(9) Esempiare il « caso » dei tracciati che si ramificano in località Prati della Fontana — attorno ai 1.400 m — sottostante i Torrioni Fiorelli appartenenti alla Grigna Meridionale.

(10) Che di « pedemontano » non sembra presentare nessun carattere proprio di tale attributo. Si ritiene opportuno deplorare simili disinvolture e immaginose denominazioni, le quali nella loro paradossalità fanno forse trasparire un certo gusto demagogico in chi ne è responsabile. Nel corso del Convegno è stata anche ricordata la denominazione di « Prealpina Orobica », anch'essa, tuttavia, impropria e presuntuosa.

pendio (per il franare del materiale a monte e le « discariche » a valle) sulla destra idrografica delle Valli Bongio e Ferrera nel Comasco, proseguendo al di là della Colma di San Pietro (11) sui due lati della Val Bordesiglio — dopo essersi affacciata sulla Val Remola — nell'alta Val Taleggio in Bergamasca, prima di giungere ad Avolasio (12).

La medesima « Pedemontana o Prealpina Orobica » è a dir poco di peculiare concezione nel suo nuovo tratto di avvio oltre Moggio dove, ad un primo tracciato « temporaneo » e piuttosto precario nell'attraversare il primo fondovalle sul letto del torrente, se ne va aggiungendo, anzi sostituendo un secondo di elevato costo finanziario ed ecologico poiché ha richiesto la costruzione di un viadotto sulla gola del torrente Bongio e richiede anche quella di una galleria attraverso i materiali sedimentari del fianco settentrionale del Zucco della Croce (13).

Per la « conca » di Barzio, si dovrà pure accennare almeno alla strada (di « servizio »?) che sale arditamente ai Piani di Bobbio diramandosi e scendendo sull'altro versante con un tracciato che verrebbe da definire « inverosimile » tenuto conto delle irregolarità che presenta sotto molti punti di vista e del fatto di essere addirittura asfaltato in vicinanza di Valtorta dove l'abitato è in pericolo stagionale per una periodica valanga dall'incombente Corna Grande (2.089 m).

Se già questi esempi mostrano situazioni reali sulle quali vanno nutrite forti perplessità — volendo tener conto di una corretta organizzazione ed assetto territoriali —, nella stessa Alta Valsassina le pendici digradanti ad est con blanda morfologia prealpina dell'aspro e dolomitico massiccio delle Grigne non sono ormai più risparmiate da sempre più incisivi insediamenti turistici (14) e da percorsi « fuori-strada ». Per quanto qui più propriamente ci riguarda, si rileva l'innalzarsi di un tracciato viario che tende ormai a raggiungere anche con autovetture (fruendo di vecchi e nuovi tratti rotabili) la località Pialeral (1.412 m), una delle ormai rare che avevano mantenuto la tendenza ad essere frequentate da un escursionismo con prerogative umane ed ecologiche,

---

(11) La quale mostra già qualche sintomo di « sviluppo » turistico ed edilizio: spiccano, ad esempio, proprio sotto il Santuario e a valle della strada, due « villette » di recentissima costruzione.

(12) In quest'ultimo tratto appare assai vistosa l'incisione del fianco montuoso, come pure vi si nota una rilevante strana diramazione verso l'alta Val Bordesiglio non appena attraversato il torrente; dovrebbe essere il prodromo di un altro « viadotto » per evitare un pur breve tratto ripido e relativa curva a gomito.

(13) In alternativa a tale galleria si prevedeva lo scavo di un « vallo » che avrebbe dovuto fendere quel tratto di rilievo con una asportazione di materiali *in loco* almeno dieci volte superiore a quella già notevole richiesta dal traforo.

(14) Come quello di spicco sul paesaggio al Colle di Balisio, « arricchito » dalla presenza di numerose roulottes *semistabili* e tracciati verso la montagna.

svolgentesi in un areale caratterizzato da un allevamento bovino — facente capo a Pasturo — tra i più validi della montagna lombarda sino ai nostri giorni, e tale conservatosi pur *senza strade in altitudine*.

Sul versante opposto, nord-occidentale della Grigna, si nota pure un notevole sviluppo delle rotabili in altitudine facenti in genere capo a Esino Lario (850 m). Da quest'ultimo, verso sud, si svolge la strada per l'Ortanella (958 m) per poi digitare più oltre verso la Cappella di San Pietro (994 m), nonché sulle pendici del Monte Foppe (1.095 m) e del Monte Paról (1.203 m) dove un tracciato raggiunge l'Alpe di Esino (1.170 m) ed un adiacente rifugio (?) privato. Verso oriente invece, la strada del Passo del Cainallo (1.290 m) ha indotto tra l'altro una massiccia utilizzazione sciistica anche della sottostante omonima « conca » prospiciente all'Alpe, con notevoli sbancamenti verso la Bocchetta di Cino (1.395 m) con adattamento di un tratto della rotabile — aperta sulla vecchia mulattiera —, a pista sciistica (per un impianto di risalita ottenuto con un taglio improprio del bosco), mentre il tratto stesso è stato sostituito sull'altro versante con un tracciato che raggiunge un ormai degradato piazzale sotto la Bocchetta di Val Cino (1.436 m), e di qui parrebbe volersi addirittura portare al « circo » del Moncodeno in spregio alla franosità e valangosità di settori dello scosceso percorso.

La stessa strada del Cainallo, ha determinato edificazioni turistiche e la diramazione per i « monti » di Natre destinati forse ai soliti « sviluppi ». Ben più importante è tuttavia la sua diramazione a monte di Esino (circa 1.070 m di quota) che taglia i fianchi dei Pizzi di Parlasco (1.511 m), raggiunge il « monte » Agueglio, contorna il San Defendente (1.152 m) e si porta — dopo una deviazione per la località Albigo — a Parlasco in Valsassina: tutto ciò presentando tratti di assai difficile manutenzione per franosità e degrado erosivo.

### *Note conclusive*

Dall'indagine svolta sul terreno, e dagli episodi sopra citati come indicativi, appare senz'altro che il territorio inerente alle Prealpi Comasche può considerarsi saturo di tracciati viari in altitudine sotto il profilo del suo assetto geografico insediativo e fisico, nonché in relazione alle stesse — più o meno dichiarate — finalità dei tracciati in questione: necessita urgentemente di adeguate opere di sistemazione per quanto è stato realizzato in proposito e che ormai in troppi casi ha assunto caratteri irreversibili (cioè non concretamente ripristinabili). Tuttavia, almeno per alcuni degli episodi citati, che presentano risvolti quasi paradossali, sarebbe doveroso ripristinare con coraggio la situazione ad essi antecedente, nei limiti del possibile.

Non si può certo negare che il reticolo viario minore in altitudine abbia comunque avuto un proprio ruolo nell'indurre taluni sviluppi turistici ai quali forse non si sarebbe potuto porre un divieto assoluto di esprimersi nel contesto della situazione socio-economica in cui si sono realizzati. Ma si tratta purtroppo di casi che nella loro quasi totalità non sono accettabili nell'ottica di una organizzazione territoriale ed ambientale menomamente corretta a tempi medi e lunghi, ed hanno inoltre la tendenza sia a degenerare, sia ad essere considerati dei precedenti e come tali presi con facilità ad esempio, moltiplicando così disordinatamente le « iniziative ».